

23. Zum Begriffe der Fahruntüchtigkeit. Inwiefern hat der Reeder versicherungsrechtlich Seeuntüchtigkeit zu vertreten, die auf Mängeln der Stauung beruht?

Allg. Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 § 70 Nr. 1, § 69 Nr. 6.

§ 821 Nr. 1, § 820 Nr. 6.

I. Zivilsenat. Urt. v. 6. Juni 1914 i. S. A. E. P. (Rl.) w. N. Versicherungs-gesellschaft u. Gen. (Bekl.). Rep. I. 6/14.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handels-sachen.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Schute des Klägers „Vena“ ist am 28. Dezember 1910, als sie zusammen mit einer anderen Schute von dem Schlepper des Klägers „Collet“ die Elbe hinabgeschleppt wurde, gesunken und total verloren gegangen. Sie war mit Quebrachholz dergestalt beladen, daß die Luken nicht hatten geschlossen werden können, weil die Ladung über sie hinausragte. Die Beklagten, bei denen die „Vena“ auf Grund der Allgemeinen Versicherungsbedingungen von 1867 versichert gewesen war, lehnten die Zahlung der Versicherungssumme mit der Behauptung ab, daß die Schute wegen der angegebenen Art der Beladung nicht fahr-tüchtig gewesen sei. Sie habe, als der Schleppzug über den Pagensand hinaus und in lebhaften Wellengang gekommen sei, Wasser übergenommen. Dieses sei durch die Luken in den Raum eingebracht und habe erst Schlagseite, dann aber das Kentern des Fahrzeugs verursacht. Durch die Beweisaufnahme ist diese Behauptung bestätigt worden.

Die Klage ist in allen Instanzen abgewiesen worden, vom Reichsgericht aus folgenden

#### Gründen:

„Die tatsächliche Feststellung, daß die Vena für eine Fahrt nach der Unterelbe nicht fahr-tüchtig gewesen sei, erscheint rechtlich ein-wandfrei. Die Ansichten der Sachverständigen sind geteilt. (Wird näher ausgeführt.) . . . Wenn bei dieser Sachlage der Vorderrichter sich der Auffassung derjenigen Sachverständigen angeschlossen hat, welche den strengeren Maßstab anlegen, so ist das rechtlich in keiner Weise zu beanstanden. Schon das Landgericht hat den versicherungs-

rechtlich völlig zutreffenden und entscheidenden Gesichtspunkt hervor-  
gehoben, indem es ausführt, daß eine Kastenschute eben kein offenes  
Fahrzeug ist, sondern ein Fahrzeug, dessen Raum geschlossen und so  
gegen das Eindringen von Wasser geschützt werden kann, daß ein  
Versicherer, wenn er auf ein solches Fahrzeug Versicherung gibt,  
annehmen darf, es werde von der zum Schutze von Schiff und  
Ladung dienenden Einrichtung Gebrauch gemacht werden, und daß  
das Risiko, das er übernimmt, anders geartet ist, je nachdem die  
Schute nach einem Fahrwasser, wie es die Unterelbe ist, mit ver-  
schlossener (oder jederzeit sofort verschließbarer) Luke hinausgesandt  
wird oder mit offener Luke. Darum gerade ist nur eine solche  
Schute für Fahrten nach der Unterelbe geeignet, weil sie mit völlig  
abgedecktem Raume versehen ist oder versehen werden kann, und sie  
kann als ein für solche Fahrten geeignetes Fahrzeug nicht mehr  
gelten, wenn nicht nur die Luke nicht geschlossen ist, sondern auch  
keine Möglichkeit besteht, beim Eintritt von schlechtem Wetter sie  
sofort zu schließen.

Mit Recht spricht daher der Vorderrichter auch dem unter Be-  
weis gestellten Umstände, daß die Ladung mit 4 Pfennigen bedeckt,  
diese aber nach allen Seiten an den Kummings befestigt und ver-  
schalkt waren, entscheidende Bedeutung ab. Dadurch ist die offene  
Schute nicht zu einer abgedeckten geworden. Eine solche Abdichtung  
gewährt sicherlich bis zu einem gewissen Grade nicht nur für die  
Güter, sondern auch gegen das Eindringen von Spritzwasser in den  
Raum einen erhöhten Schutz. Einen vollgültigen Ersatz für die  
ordnungsmäßige Abdeckung der Luken vermag sie nicht darzustellen.

Es handelt sich freilich um eine Fahruntüchtigkeit, die hervor-  
gerufen ist durch die unzulässige Art, die Güter im Schiffe zu ver-  
stauen, und es fragt sich, ob sich der Versicherer dem Versicherten  
gegenüber auf eine solche Fahruntüchtigkeit ohne weiteres berufen  
kann. Denn wenn auch nach § 70 Allg. Seevers.-Bed. (Zusatz) dem  
Versicherer diejenigen Schäden nicht zur Last fallen sollen, welche  
durch die Seeuntüchtigkeit verursacht sind, so bestimmt doch auf der  
anderen Seite wiederum § 69 Nr. 6, daß der Versicherer die Gefahr  
des Verschuldens des Schiffers zu tragen hat, sofern daraus für den  
versicherten Gegenstand ein Schaden entsteht. Und gerade die Ver-  
stauung der Güter ist nicht nur an sich Aufgabe des Schiffers, son-

dern gehört auch in dasjenige Gebiet seiner Aufgaben, in welchem er bis zu einem gewissen Grade unabhängig von den Anordnungen des Reeders mit selbständiger Verantwortlichkeit auch Dritten gegenüber dasteht. Allerdings hat der erkennende Senat in dem Urteile RGZ. Bd. 70 S. 94 flg., wo es sich um einen Fall von Seeuntüchtigkeit handelte, die durch unrichtigen Trimm der Ladung verursacht war, den Einwand des Versicherers für durchschlagend erachtet. Rechtliche Bedenken scheinen nach der hier interessierenden Richtung damals von keiner Seite geltend gemacht zu sein. Jedenfalls wird die Entscheidung nach dieser Richtung nicht weiter begründet, die rechtliche Zulässigkeit des Einwandes vielmehr gleichsam als selbstverständlich unterstellt. Aber in RGZ. Bd. 25 S. 104 flg. ist doch in einem Falle, wo versäumt war, für genügende, der Ware entsprechende Garnierung zu sorgen, also in einem Falle relativer Seeuntüchtigkeit anerkannt, daß der Reeder frachtrechtlich hierfür kraft eigener Verantwortlichkeit nicht aufzukommen hat (wobei freilich der Fall in Gegensatz gestellt wird zu dem Falle mangelhafter Stauung im engeren Sinne). Und die Theorie steht einhellig auf dem entgegengesetzten Standpunkte.

Vgl. Boyens, Seerecht I S. 323 flg., II § 559 Anm. 1 S. 100 flg.; Schapz, Seerecht § 559 Anm. 1; Sieveling, Seeversicherungsrecht S. 35; Wittmaack in der Zeitschr. f. Handelsrecht Bd. 53 S. 370.

Das englische Recht geht freilich weiter. Es legt dem Reeder schlechthin die Garantie für Seetüchtigkeit auf, ohne in der hier zur Rede stehenden Richtung Unterscheidungen zu machen. Aber esbürdet damit — entgegen dem Grundgedanken jeder Versicherung — dem Versicherten die Gefahr von Verfehlungen des Schiffers und der Schiffsmannschaft auf, gegen die er nach den obwaltenden tatsächlichen und rechtlichen Verhältnissen schlechthin machtlos ist. Das deutsche Recht hat, wie auch Boyens a. a. O. I S. 324 Anm. 2 bezeugt, von jeher auf dem entgegengesetzten Standpunkte gestanden.

Indessen kann dies im vorliegenden Falle zu keiner anderen Entscheidung führen. Denn der Reeder kann den eingetretenen Schaden nicht auf ein Verschulden des Schiffers zurückführen und damit eine Haftung des Versicherers in Gemäßheit des angef. § 69 begründen wollen, wenn er selbst die betreffende Art der Stauung

angeordnet oder wenn er darum gewußt und sie geduldet hat. So liegt es hier. Der Kläger hat nicht nur im Prozesse das Verfahren des Schiffsführers als einwandfrei und üblich verteidigt, sondern sich auch geradezu darauf berufen, daß er in den letzten sieben Jahren eine große Reihe von Quebrachholztransporten mit offenen Luken ausgeführt habe. Dem Versicherer sei das auch bekannt gewesen. Diese Behauptung hat sich dann freilich nicht bestätigt.“